Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2048

23. 03. 88

Sachgebiet 951

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Ewen, Faße, Antretter, Bahr, Bamberg, Blunck, Gansel, Haar, Hasenfratz, Heyenn, Hiller (Lübeck), Ibrügger, Jansen, Jungmann, Kretkowski, Kuhlwein, Dr. Niese, Pauli, Purps, Simonis, Terborg, Tietjen, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/1929 —

Deutsche Handelsflotte

Der Bundesminister für Verkehr – See 12/00.02.13/88 – hat mit Schreiben vom 22. März 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Der Bestand an Handelsschiffen unter deutscher Flagge (Anzahl und in Bruttoregistertonnen) hat sich wie aus der Anlage ersichtlich entwickelt. Der Rückgang der Handelsflotte (der in etwa parallel laufend in allen Industriestaaten zu verzeichnen ist) hat u. a. folgende durch schiffahrtspolitische Maßnahmen kaum beeinflußbare Gründe:

— In den Industriestaaten (wie auch in der Bundesrepublik Deutschland) entwickelten sich die Handelsflotten zu modernen, leistungsfähigen Spezialflotten. Das bedingt zwangsläufig einen Rückgang der Tonnage. Große Massenguttonnage kann wegen ausgeschöpfter Rationalisierungsmöglichkeiten und des Kostenniveaus u. a. auch unter deutscher Flagge kaum noch wettbewerbsfähig betrieben werden.

— Wegen der fortschreitenden Containerisierung, der Änderung der Güterstruktur und der Produktivitätssteigerung bei den eingesetzten Schiffen ist weltweit der Bedarf an Schiffsraum zurückgegangen.

- Die Transportleistung eines Containerschiffes beträgt etwa das Fünffache eines gleich großen konventionellen Stückgutfrachters,

- die Rohstoff exportierenden Länder führen mehr und mehr Produktions- und Verarbeitungsstufen selbst durch,
- die Erschließung neuer Energiequellen in Europa und der Einsatz von Pipelines hat die Nachfrage nach Massenguttonnage reduziert.

Diese Veränderungen haben dazu geführt, daß in der Zeit von 1978 bis 1986 die Transportleistungen im Weltseeverkehr um 18,7 % (3 169 Milliarden Tonnenmeilen) zurückgegangen sind.

— Ungeachtet sonstiger Wettbewerbsnachteile bleibt zu berücksichtigen, daß ein wesentlicher Faktor beim Betrieb von Seeschiffen unter deutscher Flagge die Personalkosten sind. Es besteht hier eine Kostendifferenz gegenüber Einheiten unter fremder Flagge von bis zu einer Million DM pro Jahr und Schiff.

— Die seit Jahren bestehenden und immer noch nicht abgebauten Tonnage-Überkapazitäten haben einen starken Ratendruck ausgelöst und damit die Betriebsergebnisse der Seeschiffahrtsunternehmen negativ beeinflußt.

Der Tonnagerückgang ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einem Rückgang der Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte. Die Bundesrepublik Deutschland hat (so Lloyd's Statistical Tables 1987) die modernste Handelsflotte der Welt: 73 % der unter deutscher Flagge eingesetzten Handelsschiffstonnage ist weniger als zehn Jahre alt (Weltdurchschnitt: 39,9 %), bei der Containertonnage liegt die Bundesrepublik Deutschland auf dem 4. Platz, bei den Containerstellplätzen auf dem 3. Platz der Welthandelstonnage. Struktur und Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte bieten demnach eine gute Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb im internationalen Seeverkehr.

Dennoch teilt die Bundesregierung die Sorge um den weiteren Bestand der deutschen Handelsflotte. Wie in der Vergangenheit wird sie auch in Zukunft alle vertretbaren Anstrengungen unternehmen, um die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Handelsflotte unter deutscher Flagge zu erhalten. Dies hat der Bundeskanzler bereits in seiner Regierungserklärung vom 18. März 1987 zum Ausdruck gebracht.

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Bundesrepublik Deutschland als rohstoffabhängiges Land mit weitgehend exportabhängiger Industrie angewiesen ist auf eine angemessene, qualitativ hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte?

Die Bundesregierung hat immer betont, daß die Bundesrepublik Deutschland als rohstoffabhängiges und exportorientiertes Land eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte benötigt, die auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben wird.

2. Hält die Bundesregierung die seit der Entschließung des 9. Deutschen Bundestages vom Dezember 1982 (Drucksache 9/2273) eingeleiteten Maßnahmen für die deutsche Handelsflotte angesichts des auch im Jahre 1987 fortgesetzten Schrumpfungsprozesses ausreichend für die langfristige Sicherung der Handelsflotte, und wie begründet sie ihre Auffassung?

Die Schiffahrtspolitik der Bundesregierung basiert auf der einvernehmlich verabschiedeten Bundestagsentschließung vom Dezember 1982. Die dort geforderten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen und mit Erfolg umgesetzt.

— Die Schiffahrtsförderung wurde der gewandelten Lage auf den Schiffahrtsmärkten angepaßt [Neubauhilfe 12,5 %, Anhebung der Umbauhilfen auf 20 %, Wiedereinführung der Finanzbeiträge ab 1984, seit dem 1. Januar 1988 Trennung von Schiffahrts- und Werftförderung bei gleichzeitiger weiterer Anhebung der Finanzbeiträge (1988 stehen 180 Mio. DM zur Auszahlung zur Verfügung)].

— Die steuerlichen Rahmenbedingungen wurden denjenigen vergleichbarer westlicher Schiffahrtsländer angenähert: Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 1983 und dem Steuerentlastungsgesetz 1984 ermäßigte sich die Belastung der Seeschiffahrtsunternehmen bei den ertragsunabhängigen Steuern um ca. ein Drittel.

— Die neue Schiffsbesetzungsverordnung ist am 1. April 1984 in Kraft getreten.

— Ladungslenkung anderer Staaten oder Marktstörungen aufgrund nichtkommerzieller Konkurrenz ist die Bundesregierung mit Nachdruck entgegengetreten: Sie hat in einer Vielzahl von bilateralen und multilateralen Schiffahrtsgesprächen und -verhandlungen sichergestellt, daß deutsche Reeder den Zugang zur Ladung bekommen, an deren Transport sie kommerziell interessiert sind.

— Zusammen mit EG/OECD-Staaten wurden erfolgreiche Maßnahmen ergriffen, um die nicht wirtschaftlichen Praktiken von Staatshandelsflotten zu unterbinden.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß ihre Schiffahrtspolitik, wie auch die Entwicklung im Vergleich zu ähnlich strukturierten Handelsflotten anderer Staaten bestätigt, richtig ist.

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung den trotz dieser Maßnahmen anhaltenden Ausflaggungstrend, wie gedenkt sie ihn zu stoppen bzw. aus welchen Gründen hält sie Sofortmaßnahmen für unnötig?

Die Gründe für die Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den letzten Jahren hat die Bundesregierung bereits in der Vorbe-

merkung dargelegt. Entscheidend für die weitere Entwicklung wird auch sein, daß die Wettbewerbsposition der deutschen Handelsflotte insbesondere gegenüber konkurrierenden vergleichbaren Handelsflotten gewahrt bleibt. Die Bundesregierung wird ihre bisherige Politik konsequent fortsetzen.

4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung einleiten, um nachhaltig zur Sicherung der Arbeitsplätze in der maritimen Verbundwirtschaft beizutragen, und was wird sie tun, um Lohnverfall und Sozialabbau zu verhindern?

Voraussetzung für die Sicherung von Arbeitsplätzen in der deutschen Seeschiffahrt sind Seeschiffahrtsunternehmen, die sich mit leistungsfähiger Tonnage dem internationalen Wettbewerb erfolgreich stellen und positive Betriebserträge erzielen können. Die Maßnahmen der Bundesregierung stärken die Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrtsunternehmen und tragen damit auch zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei. Die Ausgestaltung der Arbeits- und Sozialbedingungen liegt im Verantwortungsbereich der Tarifvertragspartner.

5. In welcher Weise wirkt sich die Schrumpfung der deutschen Handelsflotte und die Reduzierung der Besatzungsstärken auf die See-Sozialversicherung aus, und welche Folgen hat dies für die der See-Sozialversicherung obliegenden Aufgaben?

Die Schrumpfung der deutschen Handelsflotte und die Reduzierung der Besatzungsstärken führen in der See-Sozialversicherung zu einem Verlust an Versicherten und insoweit auch zu einer Minderung der Beitragseinnahmen. Um gleichwohl die gesetzlichen Aufgaben erfüllen zu können, kann es bei der See-Berufsgenossenschaft und der Seemannskasse erforderlich sein, die Beitragsausfälle durch Beitragserhöhungen auszugleichen. In der Rentenversicherung ergeben sich wegen des dort bestehenden Finanzverbundes derartige Probleme nicht. Ähnliches gilt für die See-Krankenkasse. Die Bundesregierung sieht daher z. Z. die Erfüllung der Aufgaben in der See-Sozialversicherung nicht in Frage gestellt.

6. Welches umfassende, geschlossene und zukunftsweisende Konzept für die Sicherung der deutschen Handelsflotte hat die Bundesregierung, und wann legt sie es dem Deutschen Bundestag vor?

Wie sich bereits aus der Beantwortung der vorhergehenden Fragen ergibt, führt die Bundesregierung das Konzept in der Bundestagsentschließung vom Dezember 1987 zur Sicherung der deutschen Handelsflotte konsequent fort. Alle notwendigen Maßnahmen werden national wie auch international weiter verfolgt. Der

Erhalt der deutschen Handelsflotte kann jedoch durch staatliche Maßnahmen allein nicht gewährleistet werden. Diese Aufgabe bedarf vor allem auch der Mitwirkung der Sozialpartner.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die von der Konferenz der norddeutschen Wirtschafts- und Verkehrsminister vorgeschlagenen Entlastungsmaßnahmen bei

   — der Vermögensteuer,
   — der Gewerbekapitalsteuer und
   — der Gewerbeertragsteuer?

Die Bundesregierung setzt sich für eine wirkungsvolle Verbesserung der Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschiffahrt ein. Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 1983 und dem Steuerentlastungsgesetz 1984 wurde die Belastung der Seeschiffahrtsunternehmen bei den ertragsunabhängigen Steuern deutlich verringert. Eine weitere nachhaltige Verbesserung der Schiffahrtsförderung ist durch die mittelfristige Zusage von Finanzbeiträgen erfolgt. Mit der Steuerreform ist der Spielraum für weitere steuerliche Entlastungen in dieser Legislaturperiode ausgeschöpft. Eine Reform der Unternehmensbesteuerung ist von der Bundesregierung für die nächste Legislaturperiode vorgesehen. Hierbei sind auch weitergehende steuerliche Vorschläge zugunsten der Seeschiffahrt einzubeziehen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag der Tarifvertragsparteien vom 4. Juni 1987 zur Lohnsteuerentlastung für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge?

Eine besondere Lohnsteuerentlastung für Seeleute widerspricht tragenden Grundsätzen des deutschen Einkommensteuerrechts: Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Einheitlichkeit der Steuererhebung. Auch den deutschen Seeleuten sind Entlastungen durch das Steuerentlastungsgesetz 1986/88 zugute gekommen. Sie werden mit Inkrafttreten der Steuerreform 1990 weiter spürbar entlastet.

9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine reine Fahrbesatzung, wie sie von Reeder-Verbänden empfohlen wird, Eingang in die Schiffsbesetzungsordnung finden soll?

Die Bundesregierung prüft, ob und inwieweit die Schiffsbesetzungsverordnung vom 1. April 1984 den sich ändernden Anforderungen in der Praxis noch gerecht wird. In die Prüfung einbezogen ist auch der Vorschlag, nur noch eine „Fahrbesatzung" vorzuschreiben. Bei allen künftigen Entscheidungen wird die Bundesregierung sicherstellen, daß Schiffssicherheit und Arbeitsschutz vorrangig gewährleistet werden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Schiffssicherheit, wenn sie berücksichtigt, daß schon jetzt durch Ausnahmegenehmigungen die durch die Schiffsbesetzungsordnung vorgegebene Besatzungszahl weit unterschritten wird (Wegfall, Ausguck, Funker etc.)?

Ausnahmegenehmigungen nach der Schiffsbesetzungsverordnung werden nur dann erteilt, wenn wegen der betrieblichen Voraussetzungen bei dem betreffenden Schiff Schiffsicherheit und Arbeitsschutz gewährleistet sind.

11. Teilt die Bundesregierung Befürchtungen der Seefahrtschulen und der Fachbereiche Seefahrt an den Fachhochschulen, daß durch die geringe Zahl von Schiffsführungspersonal eine qualitativ ausreichende Ausbildung an Bord deutscher Schiffe nicht mehr gewährleistet werden kann?

Die Bundesregierung teilt nicht die Befürchtung, daß eine qualitativ ausreichende Ausbildung an Bord deutscher Schiffe in Frage gestellt ist. Sie wird weiterhin durch geeignete Rahmenbedingungen sicherstellen, daß der interessierte und qualifizierte Nachwuchs eine den Anforderungen entsprechende Ausbildung erhält. Das wird u. a. durch die staatliche Überwachung der Bordausbildung sichergestellt.

12. Im Jahre 1987 haben 262 junge Menschen eine Ausbildung in der Seeschiffahrt begonnen.

Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß damit in Zukunft der Bedarf an Schiffsmechanikern, Schiffsbetriebsmeistern, nautischen Schiffsoffizieren, Lotsen usw. ausreichend gedeckt werden kann?

Die Bundesregierung teilt die Sorge über den Rückgang der Bewerber für eine Beschäftigung an Bord. Sie ist jedoch der Auffassung, daß sich für qualifiziertes Fachpersonal an Bord auch in Zukunft ausreichend Bewerber finden werden. Die Gründe für den Rückgang sind vielschichtig und liegen nicht nur in der wirtschaftlichen Situation der deutschen Seeschiffahrt.

13. Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, ob die Verringrung der Besatzungsstärken zu Vereinsamungen der Menschen an Bord führt und Verhaltensstörungen (Aggressivität etc.) vermehrt auslösen?

Der Bundesregierung liegen weder aufgrund schiffahrtsmedizinischer Untersuchungen noch der Seeunfalluntersuchungen Erkenntnisse vor, aus denen auf „Verhaltensstörungen" des Bordpersonals wegen der Verringerung der Besatzungsstärken geschlossen werden kann.

14. Inwieweit ergeben sich hieraus Risiken für die Schiffssicherheit?

Die Bundesregierung sieht keine Risiken für die Schiffssicherheit.

15. Was hat die Bundesregierung getan bzw. gedenkt sie zu tun, um die im UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vorgeschlagene Verteilung des Ladungsaufkommens (40:40:20) für die konferenzgebundene Linienschiffahrt weiter durchzusetzen?

Der UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen sieht vor, daß die in einer Konferenz vertretenen Linienreedereien die im bilateralen Verkehr zwischen zwei Staaten von der Konfernz beförderte Ladung im Rahmen einer kommerziellen Absprache unter sich aufteilen können. Dabei sollen die nationalen Linien der beiden Außenhandelspartnerstaaten gleiche Anteile und Linienreedereien aus Drittstatten einen angemessenen Anteil, etwa 20 %, abfahren (40 : 40 : 20). Diese Formel ist keine obligatorische oder gar von den Regierungen der Kodexstaaten umzusetzende Ladungsverteilungsklausel. Sie soll lediglich den Konferenzreedereien der beteiligten Staaten faire Chancen beim Zugang zur Ladung gewähren, die innerhalb der Konferenz anfällt.

Die Bundesregierung hat sich seit langem in internationalen Gremien ebenso wie bilateral nachhaltig für einen möglichst zahlreichen Beitritt weiterer Staaten zum UN-Verhaltenskodex eingesetzt. Sie nutzt ihre Kontakte zu allen Kodexstaaten um eine korrekte Anwendung der Konvention zu gewährleisten.

16. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auch im Hinblick auf die EG ergriffen und welche wird sie ergreifen, um das Prinzip der Gegenseitigkeit – wie bei anderen Verkehrträgern auch – im Seeverkehr über den UNCTAD-Kodex hinaus international einzuführen?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die „strikte Gegenseitigkeit" wie für den Außenhandel allgemein so auch für den internationalen Seeverkehr kein geeigneter Ordnungsrahmen. Damit würden u. a. die Interessen deutscher Reedereien an der ungehinderten Beteiligung an den Seeverkehren zwischen dritten Staaten (dem Cross-Trade) gefährdet. Auch der UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen beinhaltet nicht eine Gegenseitigkeit, sondern nur gleiche bzw. angemessene Chancen auf Zugang zur Ladung für die interessierten Konferenzreedereien. Die Politik der Bundesregierung ist seit jeher bestimmt von der Überzeugung, daß ein freier, nicht reglementierter Wettbewerb in der Seeschiffahrt grundsätzlich die beste Gewähr für einen funktionierenden Markt und damit die Chance für eine angemessene Beteiligung deutscher Schiffahrtsunternehmen ist. Die Bundesregierung hat aber die Gegenseitigkeit gefordert, wenn dritte Staaten durch Eingriffe in den Markt deutschen Reedereien den

Zugang zur Ladung verwehren oder erschweren und andere Maßnahmen nicht zum Erfolg führten. Dies wird unter Beachtung des geltenden EG-Rechts, das im Grundsatz nationale Reservierungen nicht mehr zuläßt (EWG-VO 4055/86), auch künftig geschehen.

17. Was will die Bundesregierung tun, um ladungslenkenden Maßnahmen, insbesondere von Entwicklungsländern und Staatshandelsländern, wirksamer zu begegnen, und welche Möglichkeiten sieht sie insoweit für bilaterale Schiffahrtsabkommen?

Wie bisher wird sich die Bundesregierung entsprechend der Bundestagsentschließung vom Dezember 1982 mit Nachdruck gegen flaggenprotektionistische Maßnahmen von Entwicklungsländern und Staatshandelsländern wenden, und zwar

— auf EG-Ebene (EWG-VO 4058/86, die freien Zugang zur Ladung sicherstellen soll),

— bilateral in Schiffahrtsgesprächen,

— in Kooperation mit anderen EG/OECD-Staaten.

Vor diesem Hintergrund in der Vergangenheit geführte Schiffahrtsgespräche waren erfolgreich und werden, soweit erforderlich, fortgesetzt.

18. Zu welchen Anteilen wird Regierungsladung unter deutscher Flagge bzw. unter Flaggen von Drittstaaten transportiert?

Der Begriff „Regierungsladung" ist weder national noch international klar abgegrenzt. Da Transporte über deutsche Häfen und auf deutschen Schiffen keiner Ladungslenkung unterliegen, werden Statistiken über Seetransporte nach dem Status der Ladungseigentümer (privat oder staatlich) nicht geführt. Es ist jedoch sichergestellt, daß bei Verschiffungen, bei denen die Bundesrepublik Deutschland als Verlader auftritt, deutsche Seeschiffahrtsunternehmen eine faire Chance zum Zugang zur Ladung haben.

19. Beabsichtigt die Bundesregierung, in Zukunft sogenannte Regierungsladung ausschließlich für die deutsche Flagge zu sichern?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht die Reservierung bestimmter Ladungsgattungen für die deutsche Flagge. Sie vertritt wie andere OECD/EG-Staaten den Grundsatz der offenen Märkte im Seeverkehr. Über die Auswahl der Schiffahrtsunternehmen entscheiden Absender bzw. Empfänger der Güter im Rahmen der Lieferbedingungen. Eine Ladungsreservierung für die deutsche Flagge ist darüber hinaus mit geltendem EG-Recht (EWG-VO 4055/86) nicht vereinbar.

20. Was hat die Bundesregierung unternommen und was wird sie in Zukunft unternehmen, um Schiffen unter deutscher Flagge einen angemessenen Anteil am Ladungsaufkommen von Gütern zu sichern, die mit deutscher Finanz- oder Kredithilfe erstellt bzw. gekauft worden sind?

In den Regierungsabkommen mit Empfängerländern bei der finanziellen Zusammenarbeit sichert die Bundesregierung für die deutschen Lieferanten die freie Wahl des Verkehrsunternehmens. Sie sorgt für eine gleichberechtigte Beteiligung deutscher Reeder an den Seetransporten und unterstützt deren Interessen durch eine laufende Information über die finanzierten Vorhaben.

21. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Reederforderung nach Beschäftigung von ausländischen Arbeitnehmern zu Herkunftslandbedingungen auf Schiffen unter deutscher Flagge?

Die Auswirkungen der von vergleichbaren Staaten geschaffenen bzw. geplanten Zweitregister [u. a. Großbritannien (Isle of Man), Frankreich (Kerguelen), Norwegen, Dänemark, Luxemburg, nach letzten Informationen auch Portugal], die Beschäftigungsmöglichkeiten „zu Herkunftsland-Bedingungen" vorsehen, werden von der Bundesregierung beobachtet, ausgewertet und sorgfältig geprüft.

22. Welche Vorschläge und Initiativen wird die Bundesregierung ergreifen, um einen europäischen Seeverkehrsmarkt zu verwirklichen?

Ein erster, wesentlicher Schritt in Richtung auf einen europäischen Seeverkehrsmarkt sind die vier EG-Verordnungen zum Seeverkehr vom Dezember 1986:

— Verordnung zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Schiffahrt (Nr. 4055/86);

— Verordnung über die Anwendung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages auf den Seeverkehr (Nr. 4056/86);

— Verordnung über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschiffahrt (Nr. 4057/86);

— Verordnung für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen (Nr. 4058/86).

Zur schnellen Verabschiedung dieser Verordnungen hat die Bundesregierung einen maßgeblichen Beitrag geleistet.

Unter der derzeitigen deutschen Präsidentschaft wurden die Beratungen zur Öffnung der Kabotage- und Offshore-Märkte für Reedereien aus anderen EG-Mitgliedstaaten aufgenommen. Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich für eine Liberalisierung auch in diesen Bereichen ein.

Die Bundesregierung hat die Kommission gebeten, dem Auftrag des EG-Ministerrates vom Dezember 1986 zu entsprechen und in Kürze eine Beratungsunterlage für „positive Maßnahmen" zur Förderung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotten vorzulegen.

Eine erste Aussprache darüber beabsichtigt die deutsche Präsidentschaft während des Verkehrsministerrates im Juni 1988.

23. Welche weiteren konkreten Gesetzesvorschläge und Initiativen zur Sicherung der europäischen Handelsflotte plant die Bundesregierung für die Zeit ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat?

Das Initiativrecht für Rechtsakte der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrs, auch des Seeverkehrs, liegt bei der EG-Kommission. Dortige Initiativen werden von der Bundesregierung unterstützt; darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

24. Was wird die Bundesregierung konkret während ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat tun, um Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Sozialbedingungen, Subventionen und Steuern abzubauen?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Kommission sich in der angekündigten Beratungsunterlage auch zu den Fragen der unterschiedlichen Sozialbedingungen, Subventionen und Steuern äußern wird.

25. Was beabsichtigt die Bundesregierung während der Zeit ihrer Präsidentschaft im EG-Ministerrat zu tun, damit die vier EG-Verordnungen auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (4055/86, 4056/86, 4057/86 und 4058/86) zur Sicherung der europäischen Handelsflotte durchgeführt werden?

Die Durchführung der EG-Verordnungen ist Aufgabe der Kommission. Soweit für deren Umsetzung eine Mitwirkung des Rates bzw. seiner Gremien notwendig ist, gewährt ihr die deutsche Delegation (insbesondere derzeit als Präsidentschaft) jede mögliche Unterstützung.

26. Inwieweit ist die Bundesregierung der Meinung, daß die Anwendung dieser vier Verordnungen einen Beitrag zur Erhaltung der deutschen Handelsflotte leisten kann?

Die vier EG-Verordnungen zielen auf einen freien und fairen Wettbewerb in der internationalen Seeschiffahrt. Sie werden verstärkt dazu beitragen, daß die Schiffahrtsunternehmen der

Gemeinschaft sich unbehindert an internationalen Seeverkehren einschließlich dem Cross-Trade beteiligen können. Damit werden Bedingungen angestrebt, die allen Gemeinschaftsreedereien erlauben, ihrer Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit entsprechende Anteile an den Seetransporten zu akquirieren. Die mit ihren Flotten weltweit in internationalen Verkehren vertretenen deutschen Seeschiffahrtsunternehmen können von den EG-Verordnungen erwarten, daß ihr kommerzielles Engagement durch die Kommission geschützt und erleichtert und damit ihre Wettbewerbsposition gestärkt wird.

27. Wie wird die Bundesregierung auf die Schaffung von Zweitflaggen seitens einiger EG-Mitgliedstaaten (Frankreich, Großbritannien, Niederlande) reagieren?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

Die Einrichtung von Zweitregistern unterliegt der nationalen Zuständigkeit. Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EG-Handelsflotten sind von erheblicher Bedeutung. Die Bundesregierung hat daher die EG-Kommission aufgefordert, dieser Frage besondere Beachtung zu schenken und erwartet hierzu eine Stellungnahme in der für Mai angekündigten Beratungsunterlage.

28. Wird die Bundesregierung europäische Maßnahmen gegen die Errichtung unfairer Wettbewerbssysteme durch Beschäftigung von Seeleuten zu Herkunftslandheuern einfordern?

Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen.

Für Lohn- bzw. Heuerfragen besteht keine Gemeinschaftszuständigkeit.

29. Inwieweit wird die Bundesregierung „eine Richtlinie des Rates für eine gemeinsame Auslegung des Begriffes nationale Reederei", wie sie vom EG-Parlament am 11. September 1986 verabredet wurde, im Ministerrat einbringen?

Die EG-Kommission hat 1985 zusammen mit ihrem schiffahrtspolitischen Memorandum den Entwurf einer Richtlinie für die gemeinsame Auslegung des Begriffs „National-Reederei" vorgelegt. Die Beratung des Vorschlags wurde mit Einverständnis aller Mitgliedstaaten zugunsten der vorrangigen Behandlung der inzwischen verabschiedeten vier Verordnungen zurückgestellt. Die Behandlung dieser Richtlinie sahen die Mitgliedstaaten weiterhin nicht als vorrangig an, da die Anwendung des UNCTAD-Verhaltenskodex für die Linienschiffahrt durch das Fehlen einer EG-Definition des Begriffes „nationale Linie" nicht behindert wird.

30. Wie bewertet die Bundesregierung Bestrebungen zur Schaffung einer europäischen Flagge?

Bei der Frage „Schaffung einer EG-Flagge" stellt sich zunächst die Frage des Zwecks. Soll sie Symbol-Charakter haben oder die Wettbewerbssituation der europäischen Handelsflotten, insbesondere auch im Verhältnis zu Drittland-Flotten, stärken? Die EG-Kommission, die die Einführung einer EG-Flagge in die Diskussion gebracht hat, hat zwischenzeitlich eine interne Prüfung der damit verbundenen rechtlichen Probleme durchgeführt. Informell hat sie zu erkennen gegeben, daß die Einführung einr EG-Flagge erhebliche rechtliche Probleme aufwirft. Die Bundesregierung erwartet von der Kommission, daß sie ihre Auffassung in der Beratungsunterlage für den Verkehrs-Ministerrat im Juni 1988 vorlegt. Solange keine weiteren Aussagen zu den Rechtsproblemen und Realisierungsmöglichkeiten vorliegen, sieht sich die Bundesregierung zu einer konkreten Aussage nicht in der Lage. Sie wird jedoch alle Vorschläge unterstützen, die die Integration Europas fördern und die Wettbewerbsposition der Handelsflotten der Mitgliedstaaten stärken.

31. Welche Bedingungen für die Schaffung einer solchen europäischen Flagge müssen nach Auffassung der Bundesregierung erfüllt sein, damit ein vernünftiger Ausgleich möglich wird zwischen den Interessen der Arbeitnehmer an der Erhaltung sicherer Arbeitsplätze auf heutigem angemessenem sozialen Niveau und den wirtschaftlichen Interessen der Reeder an einer Kostensenkung?

Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen.

Es ist selbstverständlich, daß die Schaffung einer EG-Flagge den ausgesprochenen Interessen der Sozialpartner Rechnung tragen müßte.

32. Wie wird die Bundesregierung bei der bevorstehenden Revisionskonferenz zum UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen angesichts der bestehenden EG-Regelung auf die Forderung der Entwicklungsländer reagieren, diesen Kodex auch auf andere Bereiche der Seeschiffahrt anzuwenden?

Sollten die Entwicklungsländer bei der bevorstehenden Revisionskonferenz zum UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen fordern, den Anwendungsbereich des Kodex etwa auf die nicht konferenzgebundenen Linien- oder auf Massengutverkehre auszudehnen, würden sie damit auf Ablehnung der Industriestaaten (OECD-Staaten) stoßen. Die EG-Staaten, die den Kodex ratifiziert haben und zu denen auch die Bundesrepublik Deutschland gehört, könnten solchen Vorstellungen der Entwicklungsländer nicht entsprechen, ohne gegen die bestehenden schiffahrtspolitischen und rechtlichen Prinzipien der EG bzw. der OECD zu verstoßen. Eine Ladungsaufteilung über den Konferenz-Linienverkehr hinaus wird nicht akzeptiert.

33. Was bedeutet die Ankündigung von Bundesverkehrsminister Dr. Warnke, 1991 die Finanzbeiträge für die Schiffahrt auslaufen zu lassen? Heißt dies, daß keine weiteren Hilfen erfolgen und der letzte Reeder seine Schiffe ausflaggen muß?

Finanzbeiträge sind im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes bis 1991 eingeplant. Finanzielle Hilfe für bestimmte Wirtschaftsbereiche müssen schon unter EG-Aspekten degressiv und zeitlich befristet ausgestaltet sein. Die Bundesregierung bemüht sich, bis 1991 sicherzustellen, daß die deutsche Handelsflotte auf dem Weltmarkt, insbesondere auch im Verhältnis zu den Handelsflotten anderer EG-Staaten, erfolgreich konkurrieren kann. Die Bundesregierung geht davon aus, daß dieser Zielsetzung alle am Erhalt der deutschen Handelsflotte interessierten Kreise zustimmen und zu entsprechender Mitwirkung bereit sind.

Anlage

Bestand an Handelsschiffen unter deutscher Disposition (deutsche und fremde Flaggen)

31. 12.	deutsche Flagge		fremde Flagge	
Jahr	Anzahl	BRT/BRZ	Anzahl	BRT/BRZ
1978	1 599	8 493	261	3 044
1982	1 393	6 671	576	4 107
1983	1 390	6 308	562	3 700
1984	1 388	5 933	493	3 706
1985	1 404	5 290	422	3 470
1986	1 234	4 233	588	4 375
1987	1 024	3 768	652	4 164

1. Abbau der Handelsschiffstonnage unter deutscher Flagge ist mit Ausflaggung nicht identisch.
2. Bis Ende 1985 konnte Ausflaggungstrend merklich zum Stillstand gebracht werden: Der Abbau von Tonnage unter deutscher Flagge war durch Verkauf vorwiegend alter und unproduktiver Großtonnage (1983 bis '85 ca. 96 % des saldierten Tonnageverlustes) gekennzeichnet und führte nicht zur Kapazitätssteigerung der deutsch-disponierten Tonnage unter fremder Flagge.
3. Ab Frühjahr 1986 erkennbar: Verluste bei Tonnage unter deutscher Flagge, gleichzeitig Zunahme deutsch-disponierter Tonnage unter fremder Flagge (Zunahme der Ausflaggung).
4. 1987: Gegenüber 1986 Abschwächung des Tonnageverlustes unter deutscher Flagge bei starker Zunahme des Verlustes an Schiffen (210). Das bedeutet: Besonders kleine und mittlere Schiffe (Küstenschiffstonnage) wurden unter fremder Flagge gebracht.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333